VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 72)**
- **Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 51)**

z dnia 23 października 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 72)

Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 51)

23 października 2012 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Administracji i Spraw Wewnętrznych, obradujące pod przewodnictwem posła **Marka Biernackiego (PO)**, przewodniczącego Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych, oraz posła **Krzysztofa Tchórzewskiego (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji Infrastruktury, rozpatrzyły:

– informację Ministra Spraw Wewnętrznych oraz Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie ochrony przeciwpożarowej w polskich portach morskich.

W posiedzeniu udział wzięli: **Anna Wypych-Namiotko** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Sławomir Górski** dyrektor Departamentu Ratownictwa i Ochrony Ludności Ministerstwa Spraw Wewnętrznych wraz ze współpracownikami, **gen. bryg. Wiesław Leśniakiewicz** komendant główny Państwowej Straży Pożarnej wraz ze współpracownikami, **płk Tadeusz Likus** szef Wojskowej Straży Pożarnej, **Andrzej Królikowski** dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wraz ze współpracownikami, **Piotr Parzy** główny specjalista do spraw ochrony przeciwpożarowej w Urzędzie Morskim w Szczecinie, **Ryszard Strzyżewicz** prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. wraz ze współpracownikami, **Marek Karpiński** dyrektor do spraw zabezpieczenia portu w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A., **Wioletta Terelak** zastępca dyrektora do spraw organizacji i zarządzania w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., **Andrzej Baniak** inspektor do spraw ochrony przeciwpożarowej w Zarządzie Portu Morskiego Kołobrzeg, **Adam Białowąs** kapitan Portu Szczecin, **Bolesław Suchocki** ekspert do spraw ochrony przeciwpożarowej w Krajowej Izbie Gospodarki Morskiej, **Mirosław Jastrzębski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, **Mariusz Połom** przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność", **Andrzej Biernacki** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Leszek Jasiński, Jacek Karolak, Teodozja Nojszewska-Łasicka, Anna Pilarska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Witam bardzo serdecznie na wspólnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury oraz Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych.

Na dzisiejszym posiedzeniu mamy informację Ministra Spraw Wewnętrznych oraz Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie ochrony przeciwpożarowej w polskich portach morskich. Przyznaję, że temat ten został wywołany przez Komisję Administracji i Spraw Wewnętrznych, która pochylała się już nad tą kwestią. Komisja Administracji i Spraw Wewnętrznych uchwaliła dezyderat, na który otrzymaliśmy odpowiedź. Odpowiedź tę macie państwo do wglądu. Mówię do członków obu Komisji. Komisja Administracji i Spraw Wewnętrznych ustosunkuje się do dezyderatu na osobnym posiedzeniu.

Dzisiejsze posiedzenie odbywa się z inicjatywy Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych, ponieważ uważamy, że Komisja Infrastruktury jest właściwą komisją, która obok naszej powinna być bardzo zainteresowana tak ważnym tematem, tym bardziej że nasze porty rozwijają się. Praktycznie od 2000 roku wzrost obrotów w portach

jest bardzo znaczący. Natomiast bezpieczeństwo straży pożarnej, zabezpieczenie przeciwpożarowe i na lądzie, i na morzu wywołuje wiele dyskusji, pewne emocje, dosyć znaczące emocje. Ponadto muszę przyklasnąć pewnej inicjatywie. Przy budowie portu gazowego, gazoportu w Szczecinie straż pożarna... Tutaj będę prosił pana komendanta Leśniakiewicza o wyjaśnienie i przedstawienie całej tej sytuacji. Państwowa Straż Pożarna bierze gazoport pod opiekę. Jest to partnerstwo publiczno-prywatne, pewna dosyć ciekawa formuła.

Wydaje mi się, że moment naszego spotkania jest bardzo istotny. Z jednej strony narasta, nie chcę nazwać tego kryzysem, ale można to nazwać kryzysem – chociaż w cudzysłowie – kryzys pomiędzy zakładowymi jednostkami ratowniczymi w portach a szefostwem portów. Wiadomo, że doszło do pewnych, dosyć znaczących, nie tylko różnic zdań, ale pewnych zmian, które mogłyby powodować złe funkcjonowanie jednostek straży pożarnej. Jest kwestia „Strażaków", które pływają. Jest koncepcja zastąpienia ich przystosowanymi holownikami. Podkreślam, że taki jest cel, żeby nasze porte zwiększały swoją produkcję, zwiększały obrót. Nie darmo w Trójmieście obok istniejących portów buduje się Naftoport, buduje swoją bazę PR, rozwija się Dębogórze. Być może powstanie bojka do gazu płynnego. Jest to bardzo dynamiczny temat.

Ze swojego doświadczenia wiem i państwo też wiecie. Nie chciałbym być zaskoczony i reagować po czasie. Nie chciałbym, żeby było tak, że mądry Polak po szkodzie i dopiero wtedy będziemy działali, kiedy, nie daj Boże, dojdzie do jakiegoś nieszczęścia. Zakładam, że nie dojdzie do tego, ale chciałbym, żebyśmy chociaż tutaj byli do tego przygotowani. Wydaje się, że moment naszego posiedzenia jest wprost idealny.

Witam bardzo serdecznie panią minister Wypych-Namiotko. Pani minister, bardzo serdecznie witamy. Witam przedstawicieli Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Jest pan dyrektor Górski, który reprezentuje Ministra Spraw Wewnętrznych. Witam komendanta Państwowej Straży Pożarnej, pana Leśniakiewicza. Witam pana komendanta Rószkowskiego. Witam też pana komendanta zachodniopomorskiego. Witam bardzo serdecznie. Akurat komendanci mogą powiedzieć o tym, jak to wygląda na bieżąco, jaka jest sytuacja. Cieszę się, że jest pan komendant Rószkowski, ponieważ dobrze wiemy, jak to było, kiedy wybuchł pożar w rafinerii. Pomimo tego że rafineria miała bardzo dobrze rozbudowaną straż i tak później on i jego jednostki musiały gasić pożar. Zresztą sam osobiście dowodził owymi działaniami, dlatego też doświadczenie to jest dla nas bardzo istotne.

Jest to problem, którego należy obawiać się w gorącej dyskusji. Byłoby dobrze, gdyby była gorąca i gdyby dyskusja ta była konstruktywna tak, żebyśmy wyszli z pewnymi koncepcjami, które na przyszłość będą służyły bezpieczeństwu portów. Podkreślam, że mamy ścierające się interesy. Z jednej strony porty chcą ograniczać środki finansowe, z drugiej rozbudowują się, ale też jest i bezpieczeństwo. Jednostki straży pożarnej są ograniczane. Załogi straży zakładowych protestują, co też jest zrozumiałe, gdyż czują się odpowiedzialne za bezpieczeństwo. Chciałbym, żeby dyskusja była gorąca, ale żeby wnioski były konstruktywne. Taka jest rola posłów w tym temacie. Podkreślam bardzo dobry przykład. W żadnym wypadku nie chcę państwu sugerować, ale chodzi o to, co się dzieje przy gazoporcie. Akurat tam dobrze się stało, ponieważ powstaje pewna koncepcja ochrony gazoportu, naszej sztandarowej inwestycji, wydaje mi się, że w kompleksowy sposób, ale podkreślam, że jest to tylko moje zdanie.

Może na początek poproszę panią minister o kilku słów wstępu. Później poprosimy zaproszonych gości bądź przedstawicieli załóg. Zobaczymy, jak to wszystko będzie wyglądało. Proszę bardzo, pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiotko:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, cóż, sprawa jest trudna, ponieważ jak do tej pory wszystko dobrze sobie hulało, tak można powiedzieć. Dobra praktyka morska pozwalała na to, że ani nie zwracaliśmy uwagi na tryb uregulowania w ustawach, ani nie kwestionowaliśmy zasadności takiego a nie innego działania. Tak było, dopóki nie zaczęły się starzeć statki pożarnicze, których koszt utrzymania został przeniesiony, to znaczy koszt ich utrzymania cały czas był przeniesiony na zarządy

utrzymania portów morskich, natomiast nie spodziewały się one aż tak dużego obciążenia finansowego. Wówczas redukowanie załóg i statków, złomowanie bądź sprzedawanie starych statków pożarniczych spowodowało z kolei pewne zmiany strukturalne w załogach, które do tej pory dzielnie wykonywały swoje obowiązki w zakresie ochrony przeciwpożarowej portów i zabezpieczeń, łącząc, co podkreślam, działalność Państwowej Straży Pożarnej, czyli ochronę z definicji, z pewnego rodzaju usługami komercyjnymi. To jest właśnie ten trudny moment, który do tej pory w odniesieniu do Państwowej Straży Pożarnej był trudny do włączenia i do uregulowania.

Generalnie jedyną podstawą prawną, która stanowiła o tym, że w portach ma być ochrona pożarowa, jest przepis art. 42, który na dyrektora urzędu morskiego nakłada nadzór nad realizacją ochrony przeciwpożarowej na terenie portu i na polskich obszarach morskich. Jak powiedziałam? Przepraszam bardzo, jest to ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, art. 42. Za przepisem tym, za artykułem tym właściwie poszły tylko uszczegółowienia i przepisy wykonawcze w postaci zarządzeń dyrektorów urzędów morskich. Przez wiele lat tak to funkcjonowało. Przy zarządach portów funkcjonowały oddziały bądź wydziały zajmujące się ochroną przeciwpożarową, które eksploatowały statki, a także samochody pożarnicze lub chemiczne. Były utrzymywane załogi opiekujące się statkami i jednocześnie roty strażackie, czyli wyszkoleni i certyfikowani strażacy.

W momencie kiedy zarządy portów jako spółki Skarbu Państwa zaczęły liczyć swoje wydatki i koszty na podstawie prawa handlowego, zaczęliśmy szukać różnych niedoskonałości w przepisach. Z tego tytuły nastąpiły również pewne turbulencje w strukturach załóg, protesty załóg strażackich, protesty związków zawodowych, co nie znaczy, że temat ten... Wymaga on uregulowania i właściwego określenia kierunków postępowania. Oczywiście jest kilka różnych opcji i propozycji, ponieważ w ustawie o ochronie przeciwpożarowej jest mowa jedynie o użytkowaniu terenu i właścicielu, obowiązku organizacji i ochrony przeciwpożarowej na swój koszt, czyli o zarządach portów, ale w praktyce ochrona ta kończy się na krawędzi nadbrzeża lub manifoldzie statku, który jest narażony, wymaga szczególnej ochrony przeciwpożarowej. Generalnie w obrębie portów funkcjonują plany ochrony przeciwpożarowej, które są zatwierdzane zarówno przez dyrektora urzędu morskiego, jak i komendanta wojewódzkiego straży pożarnej. W portach obowiązuje prawo miejscowe, stąd specyfika i rozwiązania przypisane gestii dyrektorów urzędów morskich.

Jeżeli chodzi o aktualny stan, istnieje kilka jednostek pływających zwanych „Strażakami". Mówimy o statkach mających klasę ochrony pożarowej, działalności pożarniczej, takich, które są ruchomymi zbiornikami substancji gaśniczej, ale dzisiaj nie do końca spełniają przepisy techniczne. W naszym przypadku są to przepisy techniczne Polskiego Rejestru Statków w zakresie pełnej klasy pożarowej, która jest ogólnie przyjęta jako klasa pożarowa przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Towarzystw Klasyfikacyjnych IACS. Są jakieś wytyczne, które to tworzą. Dzisiaj mamy dwa statki „Strażak 24" i „Strażak 25". Są to statki, które mają klasę 1A. Generalnie jednostki te zostały wybudowane w latach 70., a więc można powiedzieć, że na dzisiaj są to prawie czterdziestolatki, mają zdecydowanie powyżej trzydziestu lat. Praktycznie są wyeksploatowane, zamortyzowały się, ale nie o to chodzi. Chodzi o to, że nowoczesne przepisy pożarnicze, które chce egzekwować towarzystwo klasyfikacyjne, wymagają dodatkowej przebudowy bądź udoskonalenia statków. W zasadzie dzisiaj należałoby budować nowe statki. Byłoby to najlepsze rozwiązanie, ale oczywiście są to znaczące wydatki. Myślę, że bez średniej kwoty 50.000 tys. zł trudno mówić o rozsądnych zakupach tego typu specjalistycznych jednostek.

Jeżeli chodzi o inne okoliczności, to w tym momencie mamy trzy porty o szczególnym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Przepraszam, cztery. Są to port w Gdańsku, port w Gdyni i porty w Szczecinie i Świnoujściu, w których funkcjonuje wspólny zarząd. W każdym z owych portów troszeczkę inaczej układają się obowiązki, jakie zostały przypisane zarządom portów. W każdym razie na pewno dotychczas obowiązki finansowania działalności przeciwpożarowej w portach decyzjami dyrektorów urzędów morskich przypisano zarządom portów. Dyrektorzy urzędów morskich wyegzekwowali taki układ w swoim czasie. Zarządy portów czerpią korzyści finansowe z eksploatacji portów. Jest

to ich zadanie gospodarcze. Należy oczekiwać, że będzie istniał obowiązek utrzymywania ochrony, zorganizowania ochrony przeciwpożarowej z opłat, które są pobierane za zawinięcia statków, zwłaszcza że to w interesie portów jest przyjmowanie tych ładunków, które wymagają szczególnego nadzoru bądź asysty czy zabezpieczenia. Mówimy o ładunkach niebezpiecznych, o ładunkach łatwopalnych, chemicznych.

Z drugiej strony porty nie unikają odpowiedzialności. We wszystkich portach na nabrzeżach, przy których dokonuje się przeładunków tego typu niebezpiecznych substancji, są poprowadzone inwestycje, na koszt zarządów portów zostały zorganizowane stałe instalacje gaśnicze, które w pewnym sensie chronią operacje przeładunkowe, ale tylko od strony nabrzeża. Natomiast funkcjonowania statków pożarniczych, niestety, nie udaje się zastąpić instalacją gaśniczą na nabrzeżu, instalacją lądową.

Dodatkowo w posiadaniu administracji morskiej, w serwisie służby poszukiwania i ratowania życia na morzu jest jeszcze jednostka „Kapitan Poinc", która posiada klasę statku pożarniczego, i to w zasadzie wszystko. Nie będę tutaj wymieniała, jakie statki dzisiaj funkcjonują, ile ich jest. Jedno jest pewne, że większość statków to dzisiaj mocno wysłużone jednostki i należałoby szukać możliwości doinwestowania tego typu działalności.

Jeżeli chodzi o bieżące zaangażowanie statków pożarniczych, które są w tej chwili w portach, to mamy ładunki niebezpieczne, w tym ropopochodne wymagające asysty statków pożarniczych już z redy do portu i w trakcie operacji przeładunkowej. W portach Szczecin i Świnoujście asystę portowej straży ratowniczej wykonują „Strażak 24" i „Strażak 25". Statki chodzą parami. W 2010 roku oraz w roku 2011 było ponad siedemset. W roku 2012, do września tylko około czterystu. Nabrzeża są ze stalowymi instalacjami gaśniczymi. W porcie Szczecin 4 na 103 istniejące, w porcie Świnoujście 3 na 30, w porcie Police 1, w porcie Gdynia 2 na 53 nabrzeża, w porcie Gdańsk 5 na 40 istniejących. W porcie Kołobrzeg istnieją tylko instalacje hydrantowe, czyli wody pożarnicze.

Jest możliwość wykorzystywania holowników portowych lub innych jednostek w działaniach przeciwpożarowych oraz gaśniczych na statkach. Wykorzystywane jest to z inicjatywy Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., gdzie zamiast inwestować w nowy statek bądź w przebudowę starych statków i dostosowywanie ich do wymagań klasy pożarniczej zarząd portu zdecydował się na przebudowę funkcjonujących holowników w taki sposób, żeby wygenerować klasę statku pożarniczego. Czy do końca się to udaje, czy przebudowywanie holowników ma sens, czy jest to rentowne, okaże się w przyszłości.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Przede wszystkim czy jest skuteczne.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Tak, czy jest skuteczne. Trudno mi dzisiaj... Pierwsza przebudowa nie do końca była obliczona jakby na maksa. W tej chwili trwa przebudowa jednego z holowników. Zdaje się, że są okoliczności, które troszeczkę komplikują przebudowę. Nie wiem. W każdym razie w dniu 20 września tego roku holownik „Centaur II" uzyskał tymczasowe świadectwo klasy, z klasą PRS-owską. Jest to FIRE FIGHTING SHIP 1, ale to nie jest 1a, a tylko 1. Ta jest wyższa? W związku z powyższym wydaje się, że należałoby go tylko przetestować, ale nie będę już wdawała się...

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Przepraszam, pani minister, mam tylko pytanie, żeby to doprecyzować. Czy holownik ten pełni też swoje funkcje holownicze czy tylko jest statkiem ratowniczym?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Tak.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Czyli pełni funkcje ratownicze i w razie czego będzie statkiem ratowniczym. Dobrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Oczywiście w grę wchodzi tutaj taka opcja, co się będzie działo w sytuacji, kiedy statek będzie w trakcie wykonywania działań holowniczych, a kiedy zaistnieje natychmiastowa

potrzeba wykorzystania jego zdolności gaśniczych. Oczywiście, są to problemy, które nie do końca znajdują dzisiaj swoje rozwiązanie formalne.

Nie będę tutaj wnikała w temat platform wiertniczych, ponieważ jest to troszeczkę inny temat, inna specyfika. Dzisiaj mówimy o innych rozwiązaniach.

W każdym razie rozważając temat działalności portowych straży pożarnych, niewątpliwie pochyliliśmy się również... Przy przeprowadzaniu restrukturyzacji, reorganizacji portowej straży pożarnej w Gdańsku, kiedy przenoszono obowiązki z jednej spółki pracowniczej na inną, wiele tematów było dyskutowanych i rozważanych. W każdym razie był również temat tego, czy docelowo ochrony przeciwpożarowej w portach nie powinna przejąć Państwowa Straż Pożarna, co oczywiście wymagałoby szczególnych uregulowań związanych przede wszystkim z wyprowadzeniem zakresu obowiązków dla Państwowej Straży Pożarnej na obszary morskie i co za tym idzie, z doposażeniem i doszkoleniem w zakresie takiego rodzaju akcji od strony wody. W każdym razie finansowanie działalności pożarowej jest kluczową sprawą. Albo pozostaniemy w zakresie obowiązków zarządów portów, albo będzie to wymagało dofinansowania Państwowej Straży Pożarnej, żeby mogła zajmować się takimi zadaniami.

W decyzjach tych jest jeszcze jeden wątek, a mianowicie podobne rozwiązanie jak w przypadku portów lotniczych, gdzie proste doprecyzowanie przepisów w zakresie obowiązków zarządów portów mogłoby przynieść rozwiązanie. Obowiązek stałby się ustawowy i w związku z tym nie byłoby dyskusji. Natomiast w dalszym ciągu pozostaje temat, w jaki sposób zorganizować finansowanie, bo jednak finansowanie jest znaczącym obowiązkiem. Zmieniły się trochę czasy, zmieniły się relacje, zmieniły się ceny, zmieniły się wymagania natury technicznej. Nie można już bazować na tym, co było dobre, powiedzmy, trzydzieści czy czterdzieści lat temu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Dziękuję. Może jeszcze króciutko pan dyrektor Górski w imieniu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Później oddamy głos, jeden załogom ze strony związkowców, drugi ze strony „Strażaka”. Pan generał jeszcze, oczywiście pan generał też.

Dyrektor Departamentu Ratownictwa i Ochrony Ludności Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Sławomir Górski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie przewodniczący, szanowni państwo, na wstępie chciałbym przeprosić za nieobecność pana ministra Rakoczego. Chciałbym zaproponować takie przedstawienie naszego stanowiska, które będzie polegało na tym, że osobiście skoncentruję się na kwestiach formalnoprawnych, odniosę się również do tego, o czym mówiła pani minister, natomiast pozostałą część zaprezentuje pan komendant Leśniakiewicz.

Pani minister słusznie zauważyła, że dopóki statki pływały, problemu nie było. Problem zaczął się wtedy, kiedy statki zaczęły się starzeć i potrzebne było wygenerowanie środków finansowych na ich dalszą eksploatację. Prowadzi to do podstawowego wniosku, podstawowego pytania, czy dzisiaj mamy rozstrzygać kwestię zmian prawa i czy zmiana prawa rzeczywiście stanowi panaceum na sytuację, czy też lekiem jest znalezienie środków finansowych.

Przywoływany tutaj uprzednio art. 42 ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej w naszym przekonaniu dosyć jasno definiuje kwestię odpowiedzialności. Otóż, organowi administracji morskiej, jakim jest dyrektor urzędu morskiego, przypisano wiele zobowiązań związanych między innymi z zapewnieniem bezpieczeństwa żeglugi morskiej, ochrony środowiska, ratowania życia, no i tegoż nadzoru pożarowego, który jest przedmiotem dzisiejszej dyskusji. Chciałbym zaznaczyć, że tenże nadzór odnosi się do polskich obszarów morskich oraz morskich portów i przystani. Oczywiście, chodzi o nadzór.

Wracam natomiast do poprzedniego pytania. Gdybyśmy dzisiaj przepis ten zmodyfikowali, to czy faktycznie zmieniłoby to rzeczywistość, w jakiej funkcjonują organy administracji morskiej? Wydaje mi się, że jeżeli posługując się zasadą racjonalnego prawodawcy, będziemy czytali chociażby ten akt prawny łącznie, okaże się, że znajduje się tam wiele przesłanek wskazujących na zakres odpowiedzialności organów administracji

morskiej. Proszę również zwrócić uwagę na to, że w ustawie o ochronie przeciwpożarowej, w art. 15 i art. 18, ustawodawca wskazał, wyodrębnił spośród różnego typu form ochrony przeciwpożarowej jednostki ochrony przeciwpożarowej. W art. 15 wskazał taką ich formę, jaką są zakładowe straże pożarne. W art. 18 zawarł zobowiązanie dla zarządzającego tudzież właściciela zakładu do tego, żeby w odpowiedni sposób kształtować formę tychże zakładowych straży pożarnych. A więc wydaje się, że jeżeli jest potrzebna jakaś korekta od strony formalnej, być może będzie ona miała charakter zastąpienia nieszczęsnego sformułowania „nadzór", które, jak myślę, budzi tutaj największe emocje.

Na pewno Ministerstwo Spraw Wewnętrznych będzie bardzo otwarte na dyskusję na temat ewentualnych propozycji. Natomiast chciałbym, żebyśmy wsłuchując się też w to, o czym mówiła pani minister, mieli świadomość, że w gruncie rzeczy dopóki były pieniądze, dopóki wszystko funkcjonowało, ani nadzór nie był szczególnym problemem, ani dzisiejsze przepisy art. 42. Konstatując, chciałbym, żebyśmy wspólnie zastanowili się nad tym, gdzie jest główny problem, czy po stronie legislacyjnej, czy po stronie środków finansowych.

Kończąc formalny wstęp, pozwoli pan przewodniczący, pozwolicie szanowni państwo, że oddam głos panu generałowi Leśniakowiczowi.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Panie generale, proszę bardzo.

Komendant główny Państwowej Straży Pożarnej gen. bryg. Wiesław Leśniakiewicz:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, pani minister, szanowni państwo, pani minister w swoim wystąpieniu wspomniała o takiej formule, że w interesie zarządów portów jest stworzenie właściwego poziomu bezpieczeństwa. Nie ulega wątpliwości, że jest to właściwe spojrzenie na cały problem. To zarządy portów powinny być zainteresowane tym, żeby stworzyć właściwe warunki do przeładunku, załadunku i bezpieczeństwa armatorów, którzy korzystają z tychże portów. Oczywiście nie ulega wątpliwości, że zabezpieczenie musi być zarówno ze strony morza, jak i ze strony lądu. Państwowa Straż Pożarna w razie określonych okoliczności udzieli stosownego wsparcia, ale od strony lądu, ponieważ nie jesteśmy przygotowani ani przystosowani do tego, żeby prowadzić działania ratownicze poprzez wykorzystanie statków morskich.

Minister Spraw Wewnętrznych ma prawo do tworzenia, przekształcania, likwidowania straży pożarnej, tworzenia straży pożarnej czy też służb ratowniczych. Z prawa tego skorzystał na podstawie wniosków, które w pewnym okresie były ministrowi przedkładane. Na tej podstawie utworzono jednostki straży pożarnej na terenie wszystkich portów, o których dzisiaj mówimy. Aktualnie w naszych rejestrach mamy zarejestrowanych pięć straży pożarnych, które są w określonej formule własności. Część jest przynależna do portów, w dwóch przypadkach są to spółki pracownicze realizujące pewną usługę na rzecz portu. Dopóki porty ponoszą związane z tym koszty, albo nie, płacą za ową usługę, funkcjonowanie owych jednostek straży nie jest zagrożone. Stąd też uważam, że bezpieczeństwo portów jest jak przy wielu innych przedsięwzięciach. Porty lotnicze są opierane przede wszystkim na strukturze płatności portów. To porty ponoszą koszty związane z utrzymaniem lotniskowych straży pożarnych. To zakłady dużego ryzyka wystąpienia awarii przemysłowych, takie jak PKN Orlen, Petrochemia, ponoszą koszty utrzymania zakładowych straży pożarnych po to, żeby w pierwszej kolejności podejmowały działania ratownicze.

Owszem, szukamy pewnego nowatorskiego rozwiązania, chociażby związanego z zabezpieczeniem gazoportu Świnoujście, gdzie między innymi dla dobra mieszkańców, ale również dla dobra owego zakładu proponujemy stworzenie jednostki Państwowej Straży Pożarnej, która zostanie zbudowana poprzez tę inwestycję. Chcielibyśmy utworzyć tam jednostkę ratowniczo-gaśniczą, która będzie się specjalizowała, ale przede wszystkim we współpracy z SAR-em, w związku z prowadzonymi działaniami ratowniczo-gaśniczymi na terenie morskim. Widzimy taką możliwość, żeby Państwowa Straż Pożarna szła w tym kierunku w swoich przekształceniach, ale jak powiedziała pani minister, w takiej sytuacji musimy przystosować i przygotować strażaków do prowadzenia działań ratowniczych na morzu, czyli inaczej mówiąc, ze strażaków musimy

zrobić również marynarzy, ponieważ oni też powinni mieć tego typu uprawnienia, jakie zapewne mają strażacy aktualnie funkcjonujący w portach. Nie ma znaczenia, jaka jest tam struktura własności.

Świnoujście jest dobrym przykładem, ale tutaj jest pewne uzgodnienie dwustronne, że w ramach inwestycji Państwowa Straż Pożarna uzyska sprzęt, urządzenia i obiekty do naszego funkcjonowania. Natomiast my z kolei musimy zapewnić właściwy poziom bezpieczeństwa poprzez liczbę strażaków pełniących tam służbę. Jednak bez decyzji zarówno Wysokich Komisji, jak również parlamentu nie uda się nam tego zrobić, ponieważ musimy zwiększyć zasoby Państwowej Straży Pożarnej na terenie województwa pomorskiego. Dzisiaj nie mamy możliwości zwiększenia tychże zasobów poprzez przesuwanie strażaków z jednej jednostki do drugiej. Tutaj sprawa jest o tyle ważna, że ów panel bezpieczeństwa budujemy nie tylko dla portu, ale także dla mieszkańców, którzy będą zamieszkiwali tamte tereny. Stąd pewne nowatorskie rozwiązanie. Co prawda, widzimy potrzebę zwiększenia intensywności współpracy z SAR-em i szkolenia strażaków w tym zakresie. Stąd mówimy o nowatorskim rozwiązaniu, ale dzisiaj mamy jakiś stan zastany.

Widzę pewną tendencję. Jest taka tendencja, żeby w ogóle likwidować wszystkie zakładowe służby ratownicze. Praktycznie nie ma miesiąca, żeby Minister Spraw Wewnętrznych nie rozpatrywał wniosków, przedkładanych przez różne organy założycielskie, żeby likwidować albo przekształcać zakładowe straże pożarne. Z reguły nie ma przyzwolenia ze strony Państwowej Straży Pożarnej, gdyż w każdym tego typu przypadku dostrzegamy obniżenie poziomu bezpieczeństwa, a można je równoważyć tylko tym, że zwiększamy potencjał po stronie Państwowej Straż Pożarnej w tym zakresie i zastępujemy służby ratownicze, ale oczywiście jest to przenoszenie pewnych kosztów na budżet państwa. Patrzymy na to dwustronnie.

Stąd wydaje mi się, że nadal należy dążyć do tego, żeby narzucić pewien standard bezpieczeństwa dla każdego portu. Jeżeli narzucimy standard bezpieczeństwa, wtedy ci, którzy zarządzają portami, będą musieli wypełnić ów standard, obojętnie w jakiej formule, ale standard ten będzie musiał być wypełniony. Dziękuję bardzo. To tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Dziękuję bardzo, panie komendancie. Teraz może poproszę o krótkie wypowiedzi przedstawicieli „Strażaka" i jednego z przedstawicieli zakładowych. Proszę bardzo. Tak. Czy ktoś jest? Proszę bardzo, proszę się też przedstawić.

Ekspert do spraw ochrony przeciwpożarowej w Krajowej Izbie Gospodarki Morskiej Bolesław Suchocki:

Witam państwa. Witam Szanowne Komisje. Witam wszystkich uczestników. Moje nazwisko Bolesław Suchocki. Jestem ekspertem przysięgłym w zakresie ochrony przeciwpożarowej w gospodarce morskiej Krajowej Izby Gospodarki Morskiej.

Chciałbym zabrać głos w sprawie problemów, które narosły, jeżeli chodzi o ochronę przeciwpożarową w gospodarce morskiej. Przede wszystkim w paru słowach chciałbym ustosunkować się do wypowiedzi pani minister Wypych-Namiotko. Problem nie wyniknął tylko z tego, że statki pożarnicze zestarzały się. Wyniknął z tego, że bezpieczeństwo pożarowe portów pozostało takie, jakie jest. Miały za nie odpowiadać straże pożarne, natomiast odebrano im narzędzia, możliwości wykonywania obowiązków, jeżeli chodzi o stronę operacyjno-techniczną, czyli zwalczanie zagrożeń, które ewentualnie mogą powstać w portach. Zatem odpowiedzialność pozostała, natomiast ograniczono to poprzez likwidację sprzętu, a nawet poprzez sprzedaż niektórych sprzętów. Na przykład w Gdańsku specjalistyczne samochody specjalistyczne zostały sprzedane. Oczywiście zestarzenie się statków pożarniczych pełni tutaj swoją rolę. Niemniej nie tylko statek pożarniczy jest powodem całego zamieszania.

Jeżeli chodzi o organizację ochrony przeciwpożarowej, to ochrona przeciwpożarowa zawsze była uzależniona od zarządu portu. Zresztą ustawa o ochronie przeciwpożarowej nakłada na właściciela, zarządzającego bądź użytkownika obiektu, jakim jest zarząd portu, określony obowiązek. Jest to bezsporne, że obowiązek jest nałożony na właściciela, czyli na zarząd portu. Oczywiście można powiedzieć, że są właściciele terminali.

Na przykład w Gdańsku jest to DCT. Chodzi o terminal głębokowodny, kontenerowy, przeładowujący ładunki niebezpieczne. Czy to Gaspol, czy to Naftopol, które przeładowują paliwa, również wypełniają swoje obowiązki w tym zakresie, ale obowiązki te są precyzyjnie określone. Są precyzyjnie określone w rozporządzeniach, w zarządzeniach i innych aktach prawnych, techniczno-prawnych oraz normach zarówno krajowych, jak i międzynarodowych, ile czego potrzeba w terminalach. Terminale budują własne stałe instalacje gaśnicze bądź jakieś inne urządzenia mające chronić środowisko albo też podejmują inne organizacyjne sprawy, żeby zapewnić fachową obsługę urządzeń i instalacji.

Następna sprawa to finansowanie. Do 1991 roku finansowanie ochrony przeciwpożarowej leżało w gestii zarządów portów. Rzeczywiście tak było. Przekształcenie własnościowe, jakie wówczas nastąpiło, wejście ustawy o ochronie przeciwpożarowej, niewejście przepisów wykonawczych dotyczących organizacji jednostek ratowniczych, które dotychczas wypełniały zadania w zarządach portów, spowodowały to, że siłą rozpędu, o dziwo, jeszcze przez dwadzieścia lat jednostki te jako tako egzystowały, czy to w formie spółek prawa handlowego, czy to w formie, jak w Szczecinie, portowej służby ratowniczej. Niemniej jakoś do działało. Problem wystąpił wówczas, kiedy rzeczywiście nastąpiły działania mające na celu podniesienie, że tak powiem, wyniku finansowego, jeżeli chodzi o zarządy portów. Trzeba było szukać oszczędności. W związku z tym likwidowano, co się da. Rzeczywiście zlikwidowano. Efekt jest taki, że ochrona przeciwpożarowa, która praktycznie jest szczątkowa w porównaniu do tej, jaka była przed dwudziestoma laty, w praktyce odpowiada za coraz większy, że tak powiem, stopień zagrożenia, który w portach narasta wraz ze wzrostem przeładunków, w tym przeładunków niebezpiecznych. Chociażby baza paliw w Gdańsku, ponad 400 statków przyjęła od początku roku, zbiornikowców, i to zarówno produktowców po 40 tys. ton, ale również ropowców po 300 tys. ton. W związku z tym to nie jest już zagrożenie lokalne dla zarządu portu czy od strony Portu Północnego. Jest to zagrożenie dla całego środowiska Trójmiasta. Wyobraźmy sobie szacunkowe wycieki określone w normach międzynarodowych, które mogą być przy całkowitej utracie statku. 40% od 200 tys. ton to potężna dawka zanieczyszczeń dla Zatoki Gdańskiej.

Kończąc wątek finansowania, chciałbym zwrócić uwagę, że za przeładunki port bierze określoną opłatę, tzw. tonażową bądź od przeładunku. W strukturze opłat, z tego, co udało mi się ustalić już dosyć dawno, ponieważ swego czasu pracowałem również w portowej straży pożarnej, jest również bezpieczeństwo, a więc także ochrona przeciwpożarowa. A więc nie widzę tutaj problemu, żeby pieniędzy, które w opłatach są przeznaczone na zorganizowanie bezpieczeństwa w portach, rzeczywiście nie przeznaczyć na bezpieczeństwo, czyli na to, do czego w ogóle zostały one przeznaczone.

Następna sprawa, może już ostatnia, żeby nie przedłużać, to to, co powinno się zrobić. Przynajmniej ja tak to odczuwam. Jestem pewien, że to zadziała. Cały problem jest w tym, że w zasadzie nie ma określonego programu dotyczącego prawa, które uregulowałoby cały problem. Stare przepisy w 1991 roku zostały wyrzucone. Pomimo tego, że Minister Spraw Wewnętrznych miał obowiązek wprowadzić nowe w ciągu sześciu miesięcy od likwidacji przepisów, nie zostało to zrealizowane. W związku z tym gdy nie jest określone, co ma być i jak ma być, efekt jest taki, że każdy robi sobie jak mu się podoba. Równie dobrze może być tak, że ktoś zadecyduje, iż nie będzie ochrony przeciwpożarowej, gdyż w zasadzie nic go do tego nie obliguje. Wobec tego zgadzam się tutaj z panem komendantem, że powinny być uwarunkowania prawne takie, jakie wypracowało sobie lotnictwo. Byli oni w takim samym stanie. Nie było przepisów, które by to regulowały, ale ze względu na potencjał zagrożeń, jaki jest kumulowany w lotnictwie, należało wprowadzić przepisy i wprowadzili je. Uważam, że jest to dobry przykład i dobry kierunek, który powinien obowiązywać również w gospodarce morskiej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Dziękuję. Może teraz przystąpimy już do dyskusji. Za chwileczkę. Pan prezes. Tak, panie prezesie. Pan prezes Strzyżewicz. Dobrze, niech będzie głos pana prezesa. Później będzie

króciutka dyskusja. Panie prezesie, proszę bardzo, żeby wszystkie strony już się wypowiedziały. Proszę bardzo, panie prezesie. Prezes portu gdańskiego.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. Ryszard Strzyżewicz:

Proszę państwa, nazywam się Ryszard Strzyżewicz. Jestem prezesem zarządu portu w Gdańsku.

Przysłuchiwałem się wypowiedziom, które były przed chwilą. Muszę przypomnieć o pewnych elementarnych sprawach. Otóż, od okresu wprowadzenia ustawy o portach morskich, a praktycznie rzecz biorąc nawet trochę wcześniej, od okresu transformacji polskiej gospodarki, która dotknęła również porty, zaistniała bardzo, ale to bardzo istotna zmiana w tym, co rozumie się pod pojęciem portu jako przedsiębiorstwa. Mniej więcej do przełomu lat 80. i 90. portem było jednolite przedsiębiorstwo państwowe, które prowadziło działalność całkowicie portową, przeładunkową, rozładunkową. Jako jednolite przedsiębiorstwo państwowe odpowiadało również za całość ochrony przeciwpożarowej. Od kilkunastu ładnych lat współczesna idea funkcjonowania portów w Polsce jest taka, że ewidentnie – nawet jest to nakaz ustawowy – oddziela się działalność operatorską w porcie od zarządu portu w najbardziej generalnym sensie. Co to oznacza? W portach osadzają się prywatne, podkreślam, prywatne firmy operatorskie, które na zasadzie umowy dzierżawy często na trzydzieści lat – w porcie gdańskim są to również firmy zagraniczne – dzierżawią teren, na którym prowadzą działalność operatorską, łącznie z nabrzeżami. Zgodnie z obowiązującym w Polsce prawem to te firmy odpowiadają za bezpieczeństwo przeciwpożarowe, również dotyczące specyfiki ich przeładunków. W istocie gdy zarząd portu wydzierżawi wszystkie tereny, które nadają się pod dzierżawę dla firm działających w porcie, tak naprawdę odpowiada za ogólnie dostępne ciągi komunikacyjne, które muszą być, żeby firmy mogły działać na terenie portu. W związku z powyższym cała działalność ochronna straży przeciwpożarowej, również w sensie jej sfinansowania, w pierwszej kolejności spoczywa na tych często wielkich firmach.

W związku z tym zarzuty, że zarządy portów, czy też sugestie, przepraszam, nie zarzuty, tylko sugestie, że zarządy portów powinny objąć na własny koszt i rachunek całość funkcjonowania ochrony przeciwpożarowej są kompletnie nietrafione, porównywania do portów lotniczych podobnie. Na terenie portu gdańskiego działa Naftoport. Za chwilę – jesteśmy bardzo blisko porozumienia – będzie budowana wielka baza zbiorników o pojemności mniej więcej 700–800 tys. metrów sześciennych na ropę, paliwa. Obowiązek zabezpieczenia ochrony przeciwpożarowej będzie akurat należał do tego podmiotu, który będzie tam działał, jakim jest PERN.

Proszę państwa, na terenach lotnisk nie ma takich wielkich instalacji, jakie są na terenach portów morskich. Mówię o paliwach takich jak ropa, itp., ale są też przecież ładunki masowe suche, które też stanowią niebezpieczeństwo np. w zakresie samozapłonu. To również jest odpowiedzialność tych operatorów, którzy w ramach prowadzonej tam biznesowej działalności muszą kalkulować sobie koszty zabezpieczenia, ponieważ inaczej zechcecie państwo zwolnić prywatnych operatorów – mówię pod adresem strażaków – z owych kosztów, przerzucając je na z definicji państwową spółkę, jaką jest zarząd portu. Akurat zarządy trzech wielkich portów Gdańsk, Gdynia i Szczecin-Świnoujście, który traktuję jako jeden organizm portowy, z definicji zawsze będą państwowe. Tak, proszę państwa, należy na to spojrzeć.

Jeżeli teraz wspominacie tutaj państwo o spółkach pracowniczych, które kiedyś były wyłonione z ówczesnych, jeszcze monolitycznych państwowych przedsiębiorstw zarządów portów, proszę już nie używać określenia „spółka pracownicza”, ponieważ minęło już prawie dwadzieścia lat. Jest to spółka prywatna. W relacjach, które zaszły na początku tego roku pomiędzy Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A. a prywatną spółką, która miała umowę handlową z zarządem portu co do tego, jak, na jakich zasadach zarząd wynajmuje u niej usługę ochrony przeciwpożarowej, doszło do paradoksalnej sytuacji, że kiedy z powodu nierzetelności naszego kontrahenta wypowiedzieliśmy ową umowę, powstało wielkie larum, a była to zwykła umowa handlowa.

I tak, proszę państwa, proponuję spojrzeć na to, co jest w zakresie z jednej strony obowiązków portów jako pewnego regulatora pracy w porcie, który wszystkie podmioty pry-

watne, często zachodnie, zagraniczne, znacznie bogatsze niż sam zarząd portu, ma traktować równo, również pod względem kosztów, które trzeba ponosić, w tym także kosztów zabezpieczenia przeciwpożarowego. Proszę zwrócić na to uwagę. Zarząd portu, oczywiście jak każdy zakład pracy, również ponosi odpowiedzialność, ale zgodnie z obowiązującym w Polsce prawem, w takim samym zakresie jak każdy inny. Jeżeli nawet zarząd portu wydzierżawia dane mu w wieczyste użytkowanie tereny na podstawie umowy najmu – tutaj akurat można postawić znak równości, gdyż dzierżawa i najem są używane wymiennie – to zgodnie z polskim prawem, zabezpieczenie przeciwpożarowe przechodzi na dzierżawcę. Często są dzierżawcy, którzy dysponują kilkudziesięcioma hektarami terenów z niebezpiecznymi ładunkami. Są np. zwałowiska węgla, które trzeba zabezpieczyć chociażby od tego, żeby nie doszło do zapewne znanego państwu zjawiska, jakim jest samozapłon. Jest to obowiązek operatora portowego.

Oczywiście jest problem, na co pani minister słusznie zwróciła uwagę, pewnego zabezpieczenia od strony morza, od strony wody. Jest taka sytuacja, że jeżeli wpływają statki, które wiozą niebezpieczne ładunki, to też jest to usługa komercyjna gwarantowana przez zarząd portu w Gdańsku, usługa komercyjna, że operator, a właściwie armator wspólnie z operatorem, który ściąga do siebie statek, dla statku, który wpływa z niebezpiecznym ładunkiem, muszą za pieniądze zabezpieczyć asystę odpowiedniego statku pożarowego. Podkreślam, że jest to usługa komercyjna dostępna w porcie gdańskim i trzeba za to zapłacić, dlatego że zarząd portu bezpośrednio w działalności stricte operacyjnej w porcie nie bierze udziału, tylko równorzędnie to reguluje, żeby wszyscy, którzy prowadzą tam prywatne biznesy, mieli równe prawa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Dziękuję bardzo. Mamy różne stanowiska, różna opinie. Teraz posłowie, a później oczywiście każdy będzie dopuszczony do głosu, a więc nie ma żadnego problemu. Chciałbym tylko zwrócić uwagę, że Naftoport to LOTOS. LOTOS ma swoją straż pożarną, ale jak zaczął palić się, jak zaczął płonąć jeden ze zbiorników, i tak Państwowa Straż Pożarna zawsze musiała reagować. Tak samo PERN dysponuje swoimi strażami. Po wtóre, to wszystko jest w krajowym systemie zarządzania kryzysowego. Nie zapominajmy o tym. Obowiązują tam pewne standardy, zresztą pan komendant na pewno to powie. To nie jest tak, że jest to wolna, zwykła umowa handlowa. Jest to pewien określony standard, który musi być przestrzegany. O ile się nie mylę, czerwcowy kryzys – muszę państwu powiedzieć, żeby to spuentować – polegał na tym, że standard funkcjonowania w ramach krajowego systemu zarządzania kryzysowego nie został dotrzymany. Panowie komendanci, pan komendant Rószkowski, oczywiście jeżeli będzie czas i chęć, może to przedstawić, jeżeli taka będzie wola posłów.

Proszę bardzo, zgłosili się pan przewodniczący Tchórzowski, potem pan poseł Racki, a później pan poseł Woźniak. Proszę bardzo.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. Rzeczywiście problemy wychodzą wtedy, kiedy pojawiają się w życiu. Możemy cieszyć się z tego, że problem pokazuje się w sytuacji, kiedy nastąpiły działania organizacyjne, które wywołały temat. Jeżeli nie byłoby wypowiedzianej umowy, temat stanu ochrony przeciwpożarowej na terenie portu i na terenie części morskiej portu nie byłby podnoszony. Teraz jest pytanie, które nasuwa się samo przez się. Przecież zarząd portu wypowiedział umowę z morską strażą pożarną. Zlecił to Portowej Straży Pożarnej „Florian", która według pana ministra nie ma żadnych predyspozycji do tego, żeby radzić sobie z działaniami w strefie morskiej. Z drugiej strony obniża zatrudnienie, likwiduje oddziały, a pomorski komendant wojewódzki nie chce owej jednostce uzgodnić regulaminu. A więc jesteśmy w sytuacji, w której nasuwa się pytanie. Będę prosił, żeby pytanie to po to, żeby móc dalej pracować w tym temacie... Rozmawialiśmy z panami przewodniczącymi, żeby jednak nie pozostawiać owego tematu tylko na informacji. Być może będzie potrzeba, żeby Komisje wspólnie podjęły inicjatywę. Nasuwa się takie pytanie. Otóż, przepis ustawowy jest taki, że za nadzór w zakresie przestrzegania przepisów pożarowych przez armatorów i zarządców portów odpowiada urząd morski. Ma on zapewnić bezpieczeństwo żeglugi morskiej, ale we wszystkich tych dziedzinach ma także zorga-

nizować działania ratownicze w przypadku wystąpienia zagrożeń. Patrząc z punktu widzenia tego, że ma także nadzór, jak w związku z tym jest to możliwe, że zarząd portu morskiego mógł rozwiązać umowę, nie nawiązując umowy i nie uzgadniając z urzędem morskim innej jednostki, która zapewni tego typu funkcje?

Proszę bardzo, jeżeli nawiążemy do informacji pana prezesa, znam taki prosty przypadek jak pożar w sklepie. Właściciel budynku zwalał na użytkownika sklepu, że sprawa nie była uregulowana. W sądzie padło pytanie. Akurat w tej dziedzinie występowałem jako przedstawiciel energetyki. Padło pytanie: „Proszę bardzo, proszę przedstawić umowę, ponieważ pan jako właściciel budynku za wszystko odpowiada. Jeżeli spisał pan z kimś umowę, w umowie tej musi być uregulowane, co będzie z ochroną przeciwpożarową. Jeżeli w umowie nie uregulował pan, w jakim zakresie najemca odpowiada za sprawy przeciwpożarowe, to odpowiada pan jako właściciel budynku".

A więc jeżeli najemca wynajął u pana teren, nawet na trzydzieści lat, a pan w umowie określił, co ona ma robić w tej dziedzinie, pana obowiązkiem jest nadzór nad tym, żeby to robił. Jest nadzór wykonywania umowy z pana strony. Mniej więcej tak to wygląda. Nie można powiedzieć, że nie odpowiadam za obiekt, który wynająłem w tym zakresie, że podzielę się odpowiedzialnością, ponieważ podpisałem umowę. Mogę wtedy przedstawić kontrolującemu, że mam taką umowę i w umowie mam to zabezpieczone. Można zażądać dokumentów, czy jest to w pełni zabezpieczone.

W związku z tym potrzebna jest nam, naszym Komisjom pisemna informacja odnośnie do wypełniania przez urzędy morskie przepisów ustawowych dotyczących spraw przeciwpożarowych wynikających z ustawy. Jak to się stało, że urząd morski albo zgodził się na to, że umowa została rozwiązana, albo nie zareagował na to, że w tej chwili w porcie nie ma ochrony przeciwpożarowej, bo nie ma. Po rozwiązaniu umowy, zgodnie z informacją Ministra Spraw Wewnętrznych, w porcie nie ma zapewnionej ochrony w części morskiej, jest zapewniona tylko w części lądowej. Pomimo tego że umowa jest podpisana, jest ona niespełniana z jednostką, która w tej chwili nie potrafi, nie jest w stanie tego robić.

Wobec tego jest pytanie, co w związku z tym w tej dziedzinie zrobił urząd morski. Jakie kary nałożył, jeżeli nastąpiło to bez jego zgody? Od kogo wyciąga wnioski? Przecież, szanowni państwo, w porcie zapali się prom albo jakiś statek wycieczkowy, i co wtedy będzie się działo? Kto będzie... Akcję ratowniczą ma przecież zorganizować urząd morski. Czym dysponuje urząd morski w zakresie tego, żeby zorganizować akcję ratowniczą w przypadku wystąpienia zagrożenia? Wypływając z portu, zapalił się statek wycieczkowy. Jest poważny pożar, trzeba ratować życie ludzi. Jak teraz będzie się działo? Jakie są w tej dziedzinie przygotowane zabezpieczenia itd.? Po to, żeby odnieść się do tego tematu, musimy wiedzieć, jak to wygląda. Zarząd portu morskiego działa sobie swobodnie w tej dziedzinie. Rzeczywiście jest podmiotem prawa handlowego, co wcale nie znaczy, że nie musi wypełniać przepisów przyjętych w tej dziedzinie. Jeżeli w ustawie tak to zostało zapisane, to ochronę przeciwpożarową albo będzie organizował urząd morski, albo będzie ją egzekwował od tych podmiotów, które nadzoruje. Dlatego jesteśmy w bardzo niebezpiecznej sytuacji. Nawet z obecnych przepisów jednoznacznie wynika, że w takiej sytuacji bardzo ostro powinien wkroczyć. Jeżeli dzisiaj zarządy portów morskich są zobligowane i odpowiadają za bezpieczeństwo pożarowe na swoim terenie, bo odpowiadają, jeżeli chodzi także i o Kodeks morski, to jeżeli teraz odniesiemy się do tego, to reakcje urzędu morskiego... Jest organ, który musi reagować w tej sprawie. Jest nim urząd morski, który za to odpowiada.

Druga rzecz. Mimo wszystko w tej formie organizacji jesteśmy w takiej sytuacji, że jeżeli Państwowa Straż Pożarna, która w pewnym sensie, z punktu widzenia organizacji ratownictwa w ogóle, musi odpowiadać za wszystko, co się dzieje na terytorium Polski, nie jest wyposażona, żeby zareagować, kiedy będzie poważna sprawa na obszarze polskich morskich wód terytorialnych, to jest źle, jeżeli chodzi o przepisy ustawowe. W tej dziedzinie pewnie byłaby potrzebna inicjatywa, może nawet szybka inicjatywa komisyjna, żeby rzecz tę uregulować, żeby wyposażyć ją także w takie narzędzia reagowania. Wszędzie tam, gdzie w zakresie wymaganego od właściciela obiektu zabezpieczenia tego obiektu nie wystarcza działanie ratownicze, ponieważ szkoda jest dużo szersza,

musi wkraczać Państwowa Straż Pożarna. W tej chwili na terenie kraju mamy jedyny obszar, gdzie Państwowa Straż Pożarna nie może wkroczyć, ponieważ zgodnie z ustawą nie posiada takiego wyposażenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pan poseł Racki. Chciałbym tylko zwrócić też uwagę, że...

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. Ryszard Strzyżewicz:

Przepraszam bardzo, chciałbym tylko przedstawić wyjaśnienie, dlatego że padły tutaj ciężkie oskarżenia, iż w porcie gdańskim nie ma zabezpieczenia. Otóż, jest zabezpieczenie.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Panie prezesie, później będzie pan mógł się wypowiedzieć. Nie ma żadnego problemu. Chciałbym tylko zwrócić uwagę, że w samym Gdańsku w ostatnich latach był pożar hali, stoczni, pożar rafinerii i ostatnio pożar stoczni jachtowej. To wszystko działo się. To nie jest tak, że same zmiany, które następowały w jednostkach, były powodem, dla którego doszło do naszych posiedzeń.

Proszę bardzo, pan poseł Racki.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, pozwolę sobie w ogóle nie zgodzić się z zarządcą portu, z panem prezesem. Jakby cedowanie swojej odpowiedzialności za bezpieczeństwo portu morskiego czy w ogóle całego terenu... Jeżeli byłyby działania zgodne z prawem, to zbędne tereny zgodnie z prawem powinny wrócić do zasobu wojewody, w tym przypadku gdańskiego. Uważam, że korzystanie z terenów, które są zbędne dla portu, korzystanie z tego w postaci zysku jest nieuprawnione. Podrzucanie kukułczego jajka straży państwowej, żeby objęła całkowity nadzór i zajęła się budowaniem marynarki do spraw bezpieczeństwa przeciwpożarowego, w moim odczuciu również nie jest nieuprawnione. Pamiętamy jakiekolwiek zdarzenia losowe, chociażby ostatnio na lotnisku. Straż lotniska była niewystarczająca i brała w tym udział straż państwowa. Zawsze będzie brała udział tam, gdzie będzie to potrzebne. Uważam, że dzierżawca, który zawarł umowę z zarządem portu, powinien mieć wyraźnie określone prawa, powinien wyraźnie ponosić koszty utrzymania straży. To powinno wynikać z umowy, którą zawieraliśmy z tym, któremu przekazywaliśmy teren. Uważam, że na dzień dzisiejszy nie powinny nastąpić zmiany, natomiast zarządca portu bądź urząd morski powinni wiedzieć, że jednak straż przemysłowa, tak bym ją nazwał, w tym zakresie powinna istnieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Pan poseł Woźniak. Proszę bardzo.

Poseł Tadeusz Woźniak (SP):

Panie przewodniczący, panie, panowie posłowie, szanowni państwo, kilka miesięcy temu na naszym posiedzeniu omawialiśmy kwestię tzw. lotniskowych straży pożarnych czy też lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych. Dzisiaj mówimy o portowych strażach pożarnych. Generalnie można by powiedzieć, że dyskutujemy o poszczególnych gałęziach zakładowych straży pożarnych. Dzisiaj w zasadzie tak można je nazywać, aczkolwiek w przypadku portowych są to jeszcze spółki wynajmowane przez zarząd portu do określonych zadań. Wydaje się, że koncepcja, z jaką dzisiaj mamy do czynienia, że dzisiejsze rozwiązanie jest niedobre, na co wskazuje również i to, że po raz kolejny dyskutujemy o tego typu zjawisku jak służby ratowniczo-gaśnicze, tym razem w portach, czy na wodach przybrzeżnych, czy też na lotniskach. Za moment będziemy dyskutowali o strażach w zakładach pracy, chociażby takich jak PKN Orlen, LOTOS czy innych, ponieważ dzisiaj nie funkcjonuje to do końca. Nie funkcjonuje także dlatego, że straże te nie są strażami Państwowej Straży Pożarnej, tak naprawdę nie są włączone do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego. Ogromny potencjał doskonale wyposażonych służb w jakimś sensie jest gdzieś marnotrawiony, ponieważ nie figurują one w zasobach Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej. Chyba należałoby poszukać kompromisowego rozwiązania owego problemu.

Jako Solidarna Polska już w marcu złożyliśmy projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze. W ramach tegoż projektu zaproponowaliśmy jeszcze zmianę ustaw o ochronie przeciwpożarowej i o zaopatrzeniu emerytalnym służb mundurowych, mówiąc ogólnie. Tego typu strażacy, doskonale wyszkoleni, doskonale przygotowani do wykonywania swoich zadań, de facto nie są strażakami, są pracownikami firm, którzy świadczą określoną pracę w ramach przedsiębiorstw, do których należą. Nie mają odpowiednich uprawnień i nie mają tzw. przywilejów emerytalnych, a więc *de facto* do końca nie są strażakami. Można ich traktować podobnie jak, nie wiem, firmy ochroniarskie ochraniające zakłady, nie ubliżając ani jednym, ani drugim co do zakresu wykonywanych zadań.

Jednocześnie pragnę podkreślić, że nie mam do końca wiedzy, jak to jest, jeżeli chodzi strażaków portowych, ale jeżeli chodzi np. o strażaków lotniskowych, zdarza się tak, że na jednym z lotnisk w Polsce 100% strażaków stanowią emeryci z Państwowej Straży Pożarnej. Nie wiem, jak się to kształtuje, jeżeli chodzi o straże morskie.

Konkludując, wydaje mi się, że w zasadzie możemy każdy zakład rozpatrywać oddzielnie, co byłoby bez sensu. Chyba należy kompleksowo podejść do problematyki zakładowych straży pożarnych, co z nimi zrobić. Być może należałoby wyposażyć je w jedną ustawę o zakładowych strażach pożarnych albo straże to włączyć do zasobów Państwowej Straży Pożarnej, oczywiście poszukując źródła finansowania tychże straży, ewentualnych kosztów ponoszonych przez jednostki prawne bądź fizyczne, których bezpośrednio dotyka ich działalność ratownicza. Moim zdaniem, ustawowe rozwiązanie owego problemu byłoby najkorzystniejsze. Z tego, co wiem, rząd chyba nie jest do końca przychylny takiemu rozwiązaniu. Zapytam tutaj panią minister jako przedstawiciela rządu, czy rząd byłby zainteresowany kompleksowym rozwiązaniem problematyki zakładowych straży pożarnych, w tym oczywiście również morskich bądź portowych straży pożarnych. Jednocześnie chciałbym zapytać o jeszcze jedną kwestię. Co jest, kto przystępuje do akcji ratownicze-gaśniczej, kiedy zapali się statek na otwartym morzu? Z tego, co wyczytałem w materiałach, nasze jednostki mogą wyjeżdżać, przepraszam, wypływać tylko do stu mil i dokonywać akcji ratowniczych. Co jeżeli miejsce zdarzenia jest dalej od linii brzegu niż sto mil? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Na Bałtyku chyba byłby problem, żeby dopłynąć dalej niż sto mil. Jest to sto osiemdziesiąt kilometrów. Wtedy musielibyśmy wylądować w Szwecji. To tak *à propos*, panie pośle.

Cały czas polecałbym skoncentrowanie uwagi na dzisiejszym temacie. O innych strażach zakładowych dyskutowaliśmy nieraz chyba w ramach posiedzeń obu Komisji, zwłaszcza na kanwie uprawnień emerytalnych. Nie chciałbym w ogóle poruszać tego wątku. Bardziej interesuje nas wątek, na którym chciałbym się skoncentrować. Jest bardzo istotny problem, zwłaszcza w świetle dużych inwestycji, tego, co teraz buduje się w portach. Czy jest to gazoport w Szczecinie, czy Naftoport w Gdańsku o zwiększonych obrotach. Jednak nasze porty zwiększają obroty. Każdy to przyzna, że obroty są niesamowite. Jest to duży sukces gospodarczy. Pomimo kryzysu, jaki panuje w świecie, w Europie, na pewno, pani minister, jest to duży, wielki sukces. Wszystkim, i prezesom, i pracownikom portów na pewno należy złożyć duże gratulacje. Wiąże się to też z rozwojem infrastruktury i drogowej, i kolejowej. Musimy się spodziewać, że jeżeli infrastruktura kolejowa będzie sprawniejsza, to porty będą rozwijały się zdecydowanie dynamiczniej.

Proszę bardzo. Pan przewodniczący Tchórzewski, a później oddam panu głos.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Chciałbym tylko uzupełnić, ponieważ pan prezes poczuł się dotknięty. Nie mówię tutaj personalnie. Jeżeli w informacji podpisanej przez pana ministra Rakoczego czytam, że Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. podpisał umowę ze Strażą Ochrony Portu, która w ogóle nie ma żadnych predyspozycji i kompetencji, a dopiero ta podpisuje umowę z „Florianem", czyli powstaje jakiś, przepraszam za wyrażenie, piętrowy nocnik, żeby gdzieś to utopić, jest to działanie na zepchnięcie sprawy. Tylko na to wskazuję.

Jeżeli jest budowany jakikolwiek budynek, to wszystko jest uzgadniane, gdzie ma być powieszona gaśnica, jeżeli chodzi o budynek produkcyjny, gdzie mają być węże gaśni-

cze, gdzie inne rzeczy. Wiadomo, że użytkownik budynku będzie odpowiadał za pewne działania w sytuacji powstania pożaru. Musi być do nich przygotowany w takim zakresie, w jakim ustawa obecnie obliguje port. Wszyscy prowadzący działalność gospodarczą w jej ramach muszą działać optymalnie w zakresie ponoszenia pewnych kosztów. Jeżeli muszą mieć drogę ewakuacyjną i musi być ona odpowiednio urządzona, to musi. Idzie to w koszty. Jest to pewien koszt uzyskania przychodów w firmie, który jest uzasadniony państwowymi przepisami. Podejmując działalność, ten, który decyduje się na założenie spółki, musi brać pod uwagę, że przy danych kosztach uzyska jednak pewną formę zysku.

Tam, gdzie wycofujemy się z pewnych działań, wycofanie to nie może być całkowicie krańcowe. Być może musimy uzupełnić to zmianą przepisów, ale w tym zakresie wskazuję na istnienie w tym momencie pewnych luk. Jeżeli można tak robić, że zgodnie z obowiązującymi przepisami można ograniczyć pewien zakres ochrony, co może doprowadzić do niebezpiecznych sytuacji, które nastąpią, ponieważ zestarzały się statki... Dlaczego się zestarzały? Dlatego że upłynął czas, a przecież w firmie są i były odpisy amortyzacyjne na owe statki po to, żeby w jakimś tam czasie były one odtworzone. Jeżeli nie zostały odtworzone, to były inne sytuacje, nie było środków, pochłaniała je inna działalność itd. Teraz jest pytanie, czy dokapitalizować czy co innego zrobić, żeby to odtworzyć, czy państwo ma pomóc, czy ma wejść z udziałami. Nie może być tak, że przyjmujemy do wiadomości: „No dobrze, statki się zdekapitalizowały, a amortyzację ktoś przejadł". Kiedyś musimy skończyć z takim sytuacjami. Takie sytuacje nie mogą mieć miejsca.

Druga strona. Co przez te wszystkie lata robił nadzór, że dochodziło do tego, że stan ochrony przeciwpożarowej się zmniejszał? Zmniejszał się, ponieważ był coraz gorszy stan jednostek, coraz gorszy stan sprzętu. W informacji ministra mamy, że stan sprzętu systematycznie był coraz gorszy. Co w związku z tym robił nadzór, że doszło do tego? Jak reagował na to nadzór? Dlatego pytam. Nie wiem, jak wyglądają relacje, w jakim zakresie byliście kontrolowani, jak to wszystko wygląda. Zaznaczam, że z tego tytułu, iż tak się dzieje, mam spore pretensje. Powinno to wynikać z mojej wypowiedzi, że mam spore pretensje do urzędów morskich, że do tego doszło, że urząd morski był bierny w tej dziedzinie, że doszło do takiego stanu, że nie dawał zaleceń, że wcześniej nie wymusił pewnych działań, które teraz zrobiły się aż tak kosztowne i aż tak trudne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Dziękuję bardzo. Najpierw proszę bardzo, przedstawiciel „Strażaka".

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Mirosław Jastrzębski:

Szanowni państwo, szanowny panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Proszę się przedstawić.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Mirosław Jastrzębski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna pani minister, oczywiście również szanowni panowie posłowie i panie posłanki, wszystkich państwa witam i dziękuję za to, że dzisiaj się zebraliście. Dwudziestoletnia prolongata tego, co się...

Przepraszam bardzo, Mirosław Jastrzębski, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy.

Proszę państwa, dwudziestoletnia prolongata od momentu wejścia w 1992 roku ustawy o Państwowej Straży Pożarnej spowodowała to, że zarządy portów w poszczególnych portach w różny sposób, niemniej wszystkie zaczęły ograniczać koszty swojej działalności strażackiej. Doszły do takiego poziomu, w którym sytuacja dzisiaj jest taka, że zarząd portu Gdynia, który przez ostatnie kilkanaście lat... Chciałbym pochwalić, ponieważ zarząd portu Gdynia cały czas unowocześniał swojego „Strażaka 14". Naprawdę jest on po rekonstrukcji, niemniej koszty związane z jego utrzymaniem spowodowały to, że zarząd portu w Gdyni spróbował zrobić coś takiego, co przedstawiła pani minister, czyli zamienić „Strażaka" na holownik. Holownik ma zupełnie inne zadania, nie spełnia wszystkich zadań, które dzisiaj może spełnić „Strażak 14". Jest wiele zadań. Poza ilością

wody, która jest większa niż na „Strażaku”, pozostałe elementy to, praktycznie rzecz biorąc, pustynia. Nie ma ochrony ekologicznej, nie ma możliwości gaszenia dwutlenkiem węgla oraz wielu innych rzeczy. Jeżeli natomiast chodzi o jego wykorzystanie, jest taka możliwość, że statek ten... Parokrotnie była taka sytuacja, że pomimo tego że był zadysponowany jako „Strażak”, popłynął sobie holować jednostki, które wymagały takiej obsługi. Jest to jeden z podstawowych holowników firmy Fairplay, firmy WUZ Gdynia, która zajmuje się holowaniem, a więc jak można zrezygnować z wykorzystania go jako holownika? Raczej nie można. Rzeczy te kłócą się. Poza tym na holowniku nie ma stałej załogi pożarniczej. Załoga pokładowa jest załogą przypadkową. Każdego dnia co dwanaście godzin są zupełnie różne osoby spośród dwustu pracowników firmy.

Proszę państwa, właśnie takie efekty daje opóźnianie wejścia jakiegoś rozporządzenia, jakiegoś zarządzenia, które mogłoby uregulować owe sprawy we wszystkich portach polskich. Akurat tutaj jeszcze raz pochwalę za rekonstrukcję „Strażaka”, dużą dzielność. Rzeczywiście, pomimo 35 lat swojej działalności, posiada on bardzo wiele elementów, które nie liczą więcej niż 4–6 lat. Prawie jest już taka decyzja – albo podjęta przez zarząd, albo nie – która zmierza go zlikwidować. Uważam, że taki statek powinien nadal służyć, chociażby do momentu, kiedy podejmiecie państwo decyzję, jak właściwie mają wyglądać straże pożarne w portach.

Pojawiają się niebezpieczne towary. Ostatnio mieliśmy statek, który pozornie jest bezpieczny, bo z węglem. Był naładowany w porcie gdańskim. Nastąpił samozapłon. Wszedł do portu Gdynia, ponieważ temperatura w ładowni sięgała już dwustu stopni i zagrażała nie tylko tym, że będzie się palił węgiel. Proszę państwa, zagrożenie jest zupełnie gdzie indziej. Są to zbiorniki statku, które mają na sobie np. 8-10 tys. ton paliwa. Mogą tyle mieć. Nie wiem, ile było w tym konkretnym przypadku, ale są takie możliwości.

Gorąco państwa proszę o podjęcie jakichś działań, które pozwolą nam, tym, którym na sercu leży bezpieczeństwo portu, na to, żebyśmy dalej mogli proponować owo bezpieczeństwo, a pasażerowie, ponieważ o nich też nie można zapominać... Port Gdynia odwiedza kilkadziesiąt statków pasażerskich, na których jest nawet po kilka tysięcy ludzi. Dziękuję państwu bardzo. Liczę na państwa wsparcie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. Ryszard Strzyżewicz:

Proszę państwa, teraz tylko celem wyjaśnień, przede wszystkim pod adresem pana posła. Tereny, które dano w wieczyste użytkowanie zarządowi portu, są właśnie po to, żeby dawać je w użytkowanie operatorom i dzierżawcom. Te tereny, których do tej pory nie udało się jeszcze w ten sposób zagospodarować, nie stanowią żadnego przychodu dla portu, tylko obciążenie, ponieważ teren nie pracuje, a trzeba płacić różnego rodzaju płatności o charakterze daninowym, jak wieczyste użytkowanie itd. To jest takie wyjaśnienie.

Drugie wyjaśnienie. Proszę państwa, nie jest tak, że w porcie gdańskim nie ma ochrony przeciwpożarowej. Przede wszystkim od strony wody dalej utrzymujemy trzy statki przeciwpożarowe z obsadą dostarczoną przez prywatną spółkę, też o genezie pracowniczej, straż „Florian”, która dostarcza nam strażaków z pełną certyfikacją możliwości pływania po wodzie, pełną certyfikacją. Odpowiednio do tego mamy również marynarzy z pełną certyfikacją. Jest to utrzymywane na koszt zarządu portu, chociaż operatorem jest spółka zresztą całkowicie do nas należąca. Jest to jedna rzecz.

Dlaczego władze nie chcą prywatnej spółce „Florian” zatwierdzić jakiegoś wewnętrznego regulaminu, trudno mi odpowiedzieć. Spółka ta dostarcza nam w pełni wykwalifikowanych strażaków i zarazem marynarzy.

Po drugie, jeżeli chodzi o ochronę od strony lądu, to z mocy ustawy od strony lądu jesteśmy chronieni przez Państwową Straż Pożarną, a pomimo tego, na własny koszty zamawiamy u spółki pożarniczej „Florian” taką usługę, która miesięcznie kosztuje 282 tys. zł. A więc proszę nie mówić, że nie ma ochrony, tym bardziej że każdy z operatorów dzierżawców ma własny system ochrony przeciwpożarowej, przewidziany nie tylko w umowie dzierżawy, ale ogólnie obowiązującym w Polsce prawem. Nie jest więc

tak, że w porcie gdańskim nie ma ochrony przeciwpożarowej. Samo utrzymanie flotylli trzech statków przeciwpożarowych w przyszłym roku będzie kosztowało nas 1000 tys. zł. Chciałbym państwu zwrócić uwagę, że zarządy portów to nie są jakieś gigantyczne przedsiębiorstwa w sensie obrotów. Średni obrót, przychód przedsiębiorstwa, jakim jest zarząd portu Gdańsk, wynosi 130.000 tys. zł, z czego musimy utrzymać również ciężko kapitałową infrastrukturę portową, która w porcie wewnętrznym w Gdańsku jest zużyta w około 70%.

Proszę państwa, jeżeli teraz rozpatrujecie państwo, jak to rozwiązać od strony prawnej, to po pierwsze, musicie państwo wiedzieć o faktach, o których mówiłem, po drugie, trzeba wiedzieć, jakie są możliwości wydolności finansowej zarządów portów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Pan po kolei. Jest prośba o przedstawianie się.

Dyrektor do spraw zabezpieczenia portu w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A. Marek Karpiński:

Dzień dobry. Marek Karpiński. Dyrektor do spraw zabezpieczenia portu, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

Chciałbym potwierdzić to, co przed chwilą powiedział pan prezes, że zarządy portów nie przeładowują towarów. Być może dla niektórych jest to zaskoczenie. Ustawa o portach i przystaniach morskich zabrania nam działalności eksploatacyjnej. Wydzierżawiamy tereny. Nie jesteśmy przedsiębiorstwem o zwiększonym ryzyku. Natomiast takie przedsiębiorstwa są sytuowane na terenach portowych. Nie ma przepisu, który nakazywałby nam posiadanie zakładowej straży pożarnej, jest tylko przepis, że skoro w 1992 roku otrzymaliśmy straż pożarną, to nie możemy zlikwidować jej bez konsultacji, bez uzgodnienia z Pomorskim Komendantem Wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. utrzymuje zakładową straż pożarną w zakresie, który pozwala przeładowywać niektóre grupy towarowe. Warunki te stawia administracja morska, dokładnie kapitan portu, który określa, jakie warunki muszą być spełnione, żeby przeładowywać niektóre ładunki pożarowo niebezpieczne. Oprócz tego inwestujemy w stałe instalacje gaśnicze. Dzisiaj w zasadzie nie ma większego problemu. W ustawie o ochronie przeciwpożarowej przedsiębiorca określa zakres ochrony przeciwpożarowej. W ścisłej współpracy z panem pomorskim komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej oraz dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni restrukturyzujemy straż, żeby optymalizować wydatki. Wycofując trzydziestopięcioletni statek pożarniczy, zastępujemy go holownikami, które w PRS-ie uzyskają – jeden już uzyskał – klasę statku pożarniczego. Statkiem pożarniczym z definicji nie jest statek pomalowany na czerwony. Jest to określone wyposażenie i jest to określona załoga. Holowniki, które mogą być uniwersalne na terenach portowych, w naszym przekonaniu są dobrym rozwiązaniem, dlatego że będziemy w stanie zapewnić asysty towarów pożarowo niebezpiecznych oraz reakcję na wypadek zdarzenia. Umówmy się, że jako zakładowa straż pożarna, jesteśmy tylko uzupełnieniem krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego. W ustawie o Państwowej Straży Pożarnej jest wskazany obszar, na którym działa krajowy system ratowniczo-gaśniczy, jest wskazany obszar, a nie terytorium, tak jakby Polska nie miała dwunastu mil wód terytorialnych.

Wydaje mi się, że warto byłoby się zastanowić, jak uzupełnić lukę, żeby móc reagować. Zarząd portu w Gdyni nie odżegnuje się od tego, że w pewnym zakresie będzie utrzymywał zakładową straż pożarną, ale w takim zakresie, żeby port mógł funkcjonować. Natomiast nie wypełni luki braku możliwości reakcji na szersze zagrożenia niż na redzie czy w samym porcie w trakcie przeładunku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. Proszę bardzo.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" Mariusz Połom:

Dzień dobry. Mariusz Połom. Krajowa Sekcja Portów Morskich NSZZ „Solidarność".

Przysłuchując się dyskusji jako związki, z zadowoleniem słyszymy, że jest potrzeba uregulowań prawnych i rozwiązania kwestii, o której dzisiaj dyskutujmy. Jako pracownicy portu Gdynia zauważamy, jakby Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. poszedł, że tak powiem, w rozwiązanie, które dzisiaj proponuje, rozwiązanie, które polega na tym, że statek pożarniczy „Strażak 14" zastępują dwa holowniki. Dzisiaj jest to „Centaur", który ma klasę 1. Docelowo ma też mieć drugi holownik „Heros". Nie można jednoznacznie powiedzieć, że rozwiązanie to podwyższa klasę pożarową portu. Trzeba zawsze pamiętać o tym, że są to jednak holowniki, które służą do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, a więc wykonywania usług holowniczych, polegających na wprowadzaniu i wyprowadzaniu statków. Trzeba pamiętać, że gdyby doszło do akcji ratowniczej, czas reakcji holownika będzie dłuższy niż „Strażaka". Wyjście holownika na redę po statek, żeby podjął hol i żeby wrócił – na burcie nie ma załogi pożarniczej, roty pożarniczej, a więc musi ją podjąć – na pewno wydłuża czas reakcji na akcję ratowniczą. Trzeba też pamiętać, że do tej pory nie ma dokładnych instrukcji, regulaminów, które określałaby, jaka jest odpowiedzialność załogi holownika, kapitana holownika, a myślę, że odpowiedzialność załogi holownika i odpowiedzialność roty pożarniczej są to dwie różne rzeczy. Takich uregulowań do tej pory nie ma.

Pamiętajmy też o tym, że firma WUŻ jest firmą prywatną. W zeszłym roku została sprzedana przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. wbrew woli pracowników, związków zawodowych. Zarząd portu w umowie prywatyzacyjnej sprezentował inwestorom taki zapis, który pozwala im na zmianę bandery, z bandery narodowej na obcą banderę. Mam takie pytanie do Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., czy rozważał ten problem. Czy istnieją problemy natury prawnej, czy zaistniałyby problemy natury prawnej, gdyby inwestor skorzystał z prezentu, jaki sprawił mu Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., sprzedając firmę WUŻ i okazałoby się, że usługę pożarową wykonuje, bezpieczeństwo pożarowe zapewnia jednostka pod obcą banderą? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Wydaje mi się, że wyczerpaliśmy dyskusję. Przed wyjściem pana przewodniczącego rozmawialiśmy na temat podsumowania, jak Komisje mają się do tego odnieść. Otóż, propozycja prezydium jest tego typu, że diagnozy zostały postawione, z tym że resort spraw wewnętrznych i resort transportu trochę inaczej do tego podchodzą. Należy to podkreślić. A więc trzeba postawić jakieś wnioski na przyszłość, jak ma to wyglądać, jak ma to być rozwiązane, żeby ochrona była właściwa, żeby właściwie funkcjonowała.

Będziemy prosili o to, żeby Komisje do końca listopada otrzymały wspólne pismo podpisane przez oba resorty odnośnie do wniosków, tego, w jaki sposób proponujecie, żeby zostało to uregulowane. Czy ma być zmiana formuły? Czy konieczna jest zmiana przepisów prawnych, czy wystarczy odpowiednie wykorzystanie obowiązujących, biorąc pod uwagę dyskusję, która odbyła się na dzisiejszym posiedzeniu Komisji?

Jednocześnie, pani minister, jest prośba o informację dotyczącą wypełniania ustawy o obszarach morskich przez urzędy morskie, jeżeli chodzi o dotychczasowe zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpożarowego. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Panie przewodniczący, przed zakończeniem i podjęciem instrukcji wynikających z dzisiejszego spotkania chciałabym tylko poprosić kolegę o małe wyjaśnienie.

Radca ministra w MTBiGM Cezary Łuczywek:

Cezary Łuczywek. Radca ministra w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Ponieważ zajmuję się sprawami legislacyjnymi, chciałbym jeszcze raz pokrótce przypomnieć państwu, że obowiązki ochrony w portach, obowiązki związane z ochroną przeciwpożarową nie są nałożone na administrację morską. W ustawie o ochronie przeciwpożarowej, w art. 1 czytamy, że ochrona przeciwpożarowa polega między innymi na zapewnieniu sił i środków do zwalczania pożaru. W art. 4 czytamy, że do zapewnienia ochrony przeciwpożarowej zobowiązany jest właściciel budynku, obiektu budowlanego lub terenu, a dalej zarządca lub użytkownik. W ustawie o portach i przystaniach

morskich zarządca lub użytkownik to właśnie zarządzający portami. A więc obowiązki zabezpieczenia przeciwpożarowego są nałożone na właściciela, na zarządzającego portem, na właściciela obiektu budowlanego. Jest to ustawa o ochronie przeciwpożarowej w połączeniu z ustawą o portach i przystaniach morskich. Natomiast w art. 42 ustawy, o której mówiliśmy, czyli ustawy o obszarach morskich jest jedynie nadzór. Wykonywanie obowiązków spoczywa na właścicielu lub zarządzającym, a w ustawie o obszarach morskich jest jedynie nadzór dyrektora nad tym. Oczywiście, nadzór to np. sprawdzenie, czy przepisy są właściwie wykonywane, czy są gaśnice i przejścia, o których pan poseł wcześniej był uprzejmy mówić. Natomiast obowiązki ustawa, przynajmniej obecne prawo, nakłada na właściciela i na zarządzającego, na użytkownika obiektu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Tak czy inaczej, panie przewodniczący, na pewno trzeba pochylić się nad tym tematem. Możemy tylko zobowiązać się – zresztą już wcześniej rozpoczęliśmy takie konsultacje zarówno z Komendantem Głównym Państwowej Straży Pożarnej, jak i z komendantami wojewódzkimi Państwowej Straży Pożarnej, jak również z zarządami portów – że jako administracja morska podejmiemy sprawę, w jaki sposób doprowadzić do takich regulacji, żeby formuła działania była stosunkowo elastyczna. Chodzi o to, żeby doprecyzować przepisy. Ewentualnie gdyby było można, przedstawimy rezultat prac, co być może pozwoliłoby na podjęcie inicjatywy legislacyjnej, jeżeli będzie taka konieczność.

Przewodniczący poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Właśnie taka informacja jest potrzebna. Chciałbym tylko uzupełnić, dlaczego potrzebna jest nam informacja urzędów morskich. Otóż, rzecz polega na tym, że z jednej strony mówimy o nadzorze, ale z drugiej strony przepis wyraźnie określa, że w przypadku wystąpienia zagrożenia musi być organizacja działań ratowniczych. To też należy do urzędu morskiego. Czym w takiej sytuacji dysponuje urząd morski? Jak jest przygotowany do wykonania działań ratowniczych? W jaki sposób sprawuje nadzór, jak egzekwuje nadzór zarówno nad armatorami, jak i nad zarządcami portów? Z tego wniosek, że nawet statki wpływające do portów podlegają takiej kontroli. Jest nam to potrzebne po to, żeby odnieść się do tego i żeby ze strony posłów nie było tego niepokoju, który się pojawił.

Chciałbym zapytać się, czy posłowie mają jeszcze jakieś inne wnioski w tej sprawie? Nie ma wniosków, a więc wnioskiem prezydium zamkniemy nasze dzisiejsze posiedzenie. Dziękuję bardzo.